

RÉSUMÉ

Depuis le *Harter Act* de 1893, la liberté contractuelle dans le connaissement a été limitée pour éviter l'abus de la clause de négligence en prenant compte de la protection des intérêts du chargeur. Cette idée a été suivie par les législations ultérieures en le transport maritime. Désormais, le transport maritime est divisé en deux volets : le contrat de transport sous connaissement de ligne régulière et le contrat de transport sous charte-partie dans le *tramping*, le premier étant assujéti au régime impératif qui protège la partie plus faible; le second est soumis à la liberté contractuelle au motif que les contractants se trouvent sur un pied d'égalité. Après l'entrée en vigueur du *Shipping Act* de 1984 aux États-Unis, le contrat de service a été introduit afin de renforcer la compétition entre les transporteurs dans la ligne régulière. Le chargeur et le transporteur peuvent librement négocier le taux de fret et les autres conditions du transport. Dans le projet du *Carriage of Goods by Sea Act* de 1999 aux États-Unis, le contrat de service est concerné. Il n'est pas certain que le contrat de service de ligne régulière soit soumis au régime impératif lorsque les parties se trouvent sur un pied d'égalité. Le projet du COGSA 1999 a donné une grande liberté contractuelle aux parties au contrat de service. Cette idée a été suivie par les Règles de Rotterdam en ce qui concerne le contrat de volume au niveau international. Le contrat de volume connaît une grande liberté contractuelle. Le débat est ouvert. Pour les chargeurs, la liberté contractuelle dans le contrat de volume porterait atteinte à leurs intérêts, surtout pour les petits ou moyens chargeurs. Cette préoccupation suscite une attention particulière du législateur des Règles de Rotterdam. Des mesures de sauvegardes ont été mises en place pour éviter tout abus du transporteur. D'une part, des conditions préalables à la réalisation de la liberté contractuelle ont été mises en place. D'autre part, la liberté contractuelle dans le contrat de volume est limitée par des obligations impératives et le principe de bonne foi. En effet, c'est une des questions les plus controversées durant la phase de négociation prévue par les Règles de Rotterdam. Selon certains, elle serait un grand obstacle à l'entrée en vigueur des Règles de Rotterdam. Ainsi, il est nécessaire d'étudier sur cette question d'actualité pour évaluer l'impact de cette convention internationale dans le transport maritime.

Mots clés : Liberté Contractuelle, Contrat de Volume, Règles de Rotterdam

ABSTRACT

From the Harter Act of 1893, the freedom of contract in the bills of lading has been limited to prevent the abuse of the negligence clause in consideration of protecting the interests of the shipper. This idea has been followed by the subsequent legislations in regard to maritime transport. Henceforward, maritime transport is divided into two parts: the contract of carriage under bills of lading in line transportation and the contract of carriage under charter party in *tramping*. Comparatively, the former is subject to mandatory regime in order to protect the weaker party; the latter is leaved in the freedom of contract on the ground that the parties are on an equal footing. After the entry into force of the Shipping Act of 1984 in United States, the service contract is introduced to enhance competition among carriers in line transportation. The shipper and the carrier can freely negotiate freight rates and other conditions of carriage. In the draft of the Carriage of Goods by Sea Act of 1999 of United States, the service contract was involved. It is not sure that the service contract is subject to the mandatory regime where the parties are on an equal footing. The draft COGSA 1999 has offered wide scope to freedom of contract in service contract. This idea has been followed by the Rotterdam Rules regarding the volume contract at the international level. The contract volume is also given considerable scope of freedom of contract. The debate is open. For shippers, the freedom of contract in volume contract will be harm to their interests, especially for small or medium-sized shippers. This concern draws special attention from the legislature of the Rotterdam Rules. Safeguard measures were put in place to prevent the abuse of the carrier. On the one hand, the preconditions for the realization of freedom of contract have been adopted. On the other hand, the freedom of contract in volume contract is limited by the mandatory obligations and the principle of good faith. Indeed, this is one of the most controversial issues during the negotiation of the Rotterdam Rules. According to some, it will be a great obstacle to the entry into force of the Rotterdam Rules. Thus, it is necessary to study on this question of reality when we're evaluating the impact of this international convention concerning maritime transport.

Key words: Freedom of Contract, Volume Contract, Rotterdam Rules